MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 14. **Lørdag den 28. Juli 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

2 Dages Automobiltur.

Søndag den 29. og Mandag den 30. Juli 1906.

Der startes Søndag Morgen og køres via Roskilde (4 Mil) til Holbæk (4 Mil), hvor der Kl. 11 spises Frokost. Kl. 1 køres til Kallundborg (5,5 Mil), hvor der Kl. $2^1/_2$ drikkes Kaffe etc. Kl. $3^1/_2$ køres til Slagelse (5 Mil), hvor der Kl. 6 spises Middag og hvor 1. Dag ender (ialt kørt 18,5 Mil).

Efter Morgenmaaltidet Mandag Morgen køres via Næstved (5 Mil) til Vordingborg (4 Mil), hvor der Kl. 12 spises Frokost. Kl. 2 køres til Køge (7 Mil), hvor der Kl. 5 spises Middag. Her slutter Turen, og Kørslen til København ($5^1/_2$ Mil) er fri (ialt kørt $21^1/_2$ Mil).

Prisen for Frokost, Forfriskninger, Middag og Hotel den første Dag, samt Frokost og Middag den anden Dag (Frokost: varm Ret, koldt Bord, Drikkevarer og Kaffe; Middag: 2 Retter Mad og Dessert, Rødvin og Madeira, Kaffe), Garage, Drikkepenge etc. er sat til 25 Kr. pr. Deltager.

Hvis der ikke inden den 25. ds. er anmeldt mindst 5 Vogne, indstilles Turen. D'Hrr. Motorvognsejere anmodes derfor om omgaaende at tilstille Sekretæren Anmeldelse.

Turen staar aaben for Medlemmer med Damer; deltagende Herrer, som ikke er Medlemmer af Klubben, betaler ekstra 10 Kr. Bestyrelsen vil naturligvis sætte Pris paa, at D'Hrr. Motorvognsejere, forsaavidt de har Pladser ledige paa deres Vogn, fortrinsvis besætter disse med Klubbens Medlemmer, der ikke har Motorvogn, og bedes Antallet af de ledige Pladser opgivne Sekretæren, saafremt der ikke underhaanden træffes privat Arrangement mellem Medlemmerne indbyrdes. **Sekretæren.**

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Hensynsfuld Kørsel!

Som meddelt andetsteds i Bladet er der i disse Dage stiftet en Klub af Motorcyklister, hvis Medlemmer har gjort sig det til fornemste Pligt at vise Hensynsfuldhed overfor andre Vejfarende. Denne Begivenhed har, navnlig i Provinspressen, vundet almindeligt Bifald, og det synes som om man virkelig nærer Tro til, at en saadan Bestemmelse vil have den tilsigtede Virkning. Det kan da heller ikke nægtes, at der, navnlig blandt Motorcyklisterne, findes enkelte, som ikke fuldtud erkender de Hensyn, de skylder deres Medmennesker, og disse enkelte bringer ved deres uoverlagte og umodne Optræden den hele Automobilsag i Fare.

Forsaavidt! Det er rigtigt nok, at en enkelt Motorists hensynsløse Kørsel kan vække de Forbipasserendes Raseri, men alligevel! Mon der dog ikke i disse uafladelige Raab om Hensynsløshed, disse lange Indlæg i Provinsblade fra Landboere, ja selv i en Ministers forblommede Trusler under en Rigdagsforhandling eller en københavnsk Politiinspektørs Beklagelser overfor et Regeringsblads Interviewer, mon der ikke i alt dette er en temmelig stor Del af det, vi har saa rigeligt af herhjemme: Butterdejg og Luft?

Tror man virkelig, at den Animositet mod Automobilerne, som fra oven rystes ud blandt Befolkningen for at mødes med Landboens medfødte Mistro til alt nyt, tror man virkelig, at denne Animositet vilde forsvinde, selv om hensynsløs Automobilkørsel end ikke mere kendes af Navn.

Nej, vi maa for enhver Pris undgaa ved paaviselige Eksempler paa Hensynsløshed at give vore Modstandere Vaaben i Hænde, men vi maa paa den anden Side ikke bilde os ind, at vi ved disse Bestræbelser alene er i Stand til at afvæbne dem.

Der vil mere til end at bukke og skrabe og være Automobilloven underdanig. Der vil det til, at vi svarer saaledes, som der raabes i Skoven! Der raabes paa Hensynsfuldhed af os og vi skal svare med at forlange Hensynsfuldhed af vore Modstandere.

Det er ikke hensynsfuldt, at vi betragtes som en Pariakaste, som en Bande af Forbrydere, man kun tør slippe ud til bestemte Tider og paa bestemte Veje og det endda mærkede og nummererede ligesom andre Tugthusfanger.

Det er endnu mindre hensynsfuldt, at alle andre Mennesker har Ret og Lov til at færdes paa de offentlige Veje uden Undersøgelse af Politiet, Indskrivning i Protokollen, Erlæggelse af Gebyr og Forsyning med Nummer.

Ulykken ved Aarhus viser, hvor hensynsløst det er af Regering og Myndigheder at tillade en angst og nervøs Kusk at færdes med Heste paa Landevejen.

Automobilismens Udvikling i de fremmede Lande vidner højt og tydeligt om den Hensynsløshed, hvormed man herhjemme finder for godt at behandle en vordende Industri, som har alle Betingelser for at vokse sig stor til Gavn og Glæde for Fædrelandet.

Saaledes finder vi til alle Sider Eksempler paa Hensynsløshed **overfor os og vore Interesser,** *men ikke destomindre et haardnakket Krav paa Hensynsfuldhed* **fra vor Side.**

Selvfølgelig *skal vi opfylde dette Krav, men til Gengæld er det ikke alene* **vor Ret,** *men* **netop vor Pligt** *at kræve den samme Grad af Hensyn udvist mod os.*

Intet Øjeblik tør vi glemme vor retfærdige Fordring:

Lige Ret for alle, som færdes paa de offentlige Veje.

FRITZ SCHMITTO.

Automobil og Hest.

(Efter Allg. Automobil Zeitung, Berlin.)

„*Tempora mutantur et nos mutamur in illis*“, saaledes maa vel alle Byheste nu om Stunder tænke, forudsat de overhovedet er i Stand til dette Hjærnearbejde. „Hvilke Fordringer stilles der ikke nu tildags til vore Nerver, i gamle Dage, da var det noget andet; da havde vi vor rolige, af ingen Konkurrence forstyrrede Tilværelse, Gaderne tilhørte os og vore Kostgængere Spurvene; den hellige Hermandad skærmede os mod enhver Forbryder, som vovede at forstyrre vor Nervero og at ægge os til at løbe løbsk; men nu i vore Dage er vi paa alle Sider omgivet af den ubehageligt stinkende, tudende, knitrende Konkurrence, Dag for Dag breder den sig mere og mere, ja, den begynder endogsaa at erobre Omnibusserne fra os.“

I Sandhed! Forandringen er ogsaa gaaet for sig med Kæmpeskridt; i Løbet af ganske faa Aar er alle Hestesporvogne forvandlede til elektriske, i ligesaa kort, ja endnu kortere Tid vil alle Hesteomnibusserne forsvinde for at gøre Plads for Autobusserne, det er kun Fabrikernes Uformaaenhed til at levere saa mange Omnibusser, som der er Brug for, saa hurtigt, der hindrer Automobildriftens øjeblikkelige Indførelse.

Paa samme Maade gaar det Droskedriften, ogsaa her er det Firmaernes Overbelastning, og den derved opskruede høje Salgspris, som forsinker den almindelige Indførelse.

Medens nu den dyriske Trækkraft mere og mere fortrænges fra de store Byer, saa gælder dette naturligvis ikke nær i samme Grad for Landets Vedkommende; thi medens en Hest i en By foraarsager betydelige Udgifter til Kuskehold, Staldleje, Foder o. s. v., er alt dette ikke nær saa dyrt for Godsejeren eller Bonden, som selv avler Fodret og ofte, simpelthen lader Hestene græsse. Tilmed er Staldplads altid for Haanden, og Pasningen besørges af Folkene, som man jo alligevel maa have til andet Arbejde.

Anderledes forholder det sig med Motordriften paa Landet; hertil maa engageres en særlig Fagmand, som kun i Undtagelsestilfælde vil paatage sig andet Arbejde; alle Materialier som Benzin, Olie, Luftringe etc. maa købes i Byen og desuden maa man hyppigt bygge et ildfast Opbevaringssted. Skal der udføres en lille Reparation, som man ikke selv kan overkomme hjemme, maa den paagældende Del sendes til Byen, og inden den atter kommer tilbage — ak! det kan ofte vare længe.

Af alle disse Grunde vil det vel vare en Stund endnu, inden Automobilismen finder rigtigt Indpas paa Landet — i hvert Fald under mindre Forhold, og i al den Tid maa Motormanden regne med, at Hestekøretøjet vil gøre ham Rangen stridig paa Landevejen.

Hvorledes forholder Hesten sig da overfor Automobilet? At den ene Hest har Sædvaner, som er mere eller mindre forskellige fra den andens, ved enhver Automobilist, men at Hestene efter deres Opførsel ligefrem kan inddeles i Grupper, staar vel kun tydeligt for enkelte.

En Klasse af Heste, nemlig dem, som allerede har set mange Automobiler, spidser Ørene og danser paa For- og Bagben; men saasnart Automobilet er forbi, gaar de roligt videre; en anden Gruppe af Heste, hvortil navnlig de svære Racer hører, bukker sig sammen, idet de ængsteligt trækker For- og Bagben op under Kroppen; i det Øjeblik, Automobilet kører forbi, gør de da gærne et ganske lille Spring til Siden, men beroliges straks efter; en tredje Gruppe af Heste stejler, naar et Automobil nærmer sig og viser stor Tilbøjelighed til at løbe løbsk, hvilket naturligvis kan være farligt for Passagererne i Hestevognen.

Dette forekommer imidlertid saa godt som udelukkende kun ved ganske unge Heste, som netop paa Grund af deres Ungdom strengt taget ikke hører hjemme i den offentlige Trafik, i hvert Fald ikke uden dygtige Kuske.

Alle disse er ret ufarlige for de Motorkørende, men værst for dem er de Heste, som pludselig rykker Køretøjet baglæns og derved let kommer ind i Automobilets Køreretning. Af denne Grund er forefaldet adskillige Ulykker.

Disse Heste kan oftest kendes derpaa, at de kaster Hovedet tilbage; men endnu farligere er de Heste, som lige paa Stedet gør omkring og derved springer frem tværs foran Automobilet.

Naar dette sker, er det dog ofte Automobilistens egen Skyld, idet den han, bevæget ved Hestekøretøjets Passagerers ufornuftige Vinken, vil køre ganske langsomt forbi.

Grunden til Hestenes forskelligartede Opførsel ligger for det første i deres Temperament; thi en Fuldblodshest vil forholde sig anderledes end en koldblodig, men hovedsagelig er Aarsagen at søge i Kuskens fejle Behandling af Hesten.

Naar Linerne føres rigtig er det i Virkeligheden kun faa Heste, som bliver sky for Motorvognene, men naar Kusken straks ved det første Møde rykker Hesten i Mulen af Frygt for at den skulde løbe løbsk eller maaske endogsaa springer af og presser Trensen ned om Underkæben, saa vil *den* Hest i Fremtiden stedse være bange for Motorvognen, fordi den ved, at saasnart den møder en saadan Ting, skal den rives i Munden, og den fristes derved ofte til den mest uberegnelige Opførsel.

Hvad har Automobilisten at gøre over for de sky Heste? Fremfor alt ikke at sagtne Farten for meget, selv om Passagererne i Hestekøretøjet, der næppe har synderlig Forstand paa Sagen, vinker nok saa meget.

Intet bringer sikrere en Hest til at stejle og vende om end et Automobil, der nærmer sig ganske langsomt, hvilket jo ogsaa er psykologisk forklarligt, hvis man da vil anvende Psykologi paa Dyr; man bør sagtne Farten saa meget, at man kan bremse tilstrækkelig hurtigt; men forøvrigt bør man køre roligt frem. Som Regel opdager en Hest først et Automobil paa temmelig kort Afstand, og naar man blot kører tilpas hurtigt forbi, foranlediger man den kun til et ganske ufarligt Sidespring.

Men Hovedsagen er, at Passagererne i Automobilet taler til den sky Hest, som derved beroliges. Dette Middel er iøvrigt de fleste Automobilførere bekendt, anvendes meget og som Regel altid med et godt Resultat, maaske fordi Dyret kan kende den menneskelige Stemme, medens derimod Skikkelserne i Automobilet med deres underlige Masker sikkert gaar over dets Forstand — og maaske over mange andre Væsners med. Ing. *H. Heiland.*

Motorcykleklubben »Elleham«.

Paa et Møde af Ejere af Motorcyklen „Elleham" den 19. Juli i Hotel Dagmar i København stiftedes en ny Motorcykleklub, som fik Navnet „Elleham".

Klubben optager kun Gentlemen, som kører eller i nær Fremtid agter at køre Mærket „Elleham" og foruden at virke til Medlemmernes gensidige Underretning og Støtte, at sørge for billige Indkøb og bekvem Fordeling af Benzin og Olie etc. er det Klubbens fornemste Opgave at bringe sine Medlemmer til at vise hensynsfuld Optræden over for andre Vejfarende.

Paa det konstituerende Møde, hvor der indmeldte sig henved 80 Medlemmer i Klubben, vedtog man Love og valgte en Bestyrelse, der kom til at bestaa af:

Kommandør *L. A. du Plessis de Richelieu*, Formand,
Sagfører *L. Bang*, Præstø,
Direktør *Ellehammer*,
Købmand *V. Hansen*, Kragenæs,
Ingeniør *Charles von der Hude*,
Grosserer Johs. Semler og
Ingeniør *F. Schmitto*, Kasserer og Sekretær.
Til Revisor valgtes Grosserer *Johs. Ingerslev.*
Klubbens Kontor er Westend 11, Købnhavn, V.

Automobil-Udstilling i Berlin.

Sammen med „Foreningen af tyske Motorvogns-Fabrikanter" har den „Kejserlige Automobilklub" allerede begyndt Forarbejderne til den næste Berliner-Automobiludstilling, som vil blive afholdt i November d. A. i en ny, endnu ikke fuldendt Udstillingsbygning ved den zoologiske Have.

Komiteen bliver den samme som for Udstillingen i Fjor med Hertug *von Ratibor* som første Præsident og Friherre *von Brandenstein* som Vicepræsident.

En Konkurrence for Petroleumsmotorer

er udskrevet af den franske Automobilklub paa Opfordring af det franske Marineministerium.

Hidtil er kun indløbet tre Anmeldelser, alle franske.

Var her ikke en Lejlighed for vore egne Fabrikanter til at vise de danske Motorers Overlegenhed?

Anmeldelsesfristen udløber den 31. Juli og Anmeldelser sendes til:

Sekretæren for den franske Automobilklubs Yachting Kommission.

Nyt Automobilkort over Tyskland.

Den kejserlige Automobilklub har besluttet at udgive et nyt Automobilkort over Tyskland.

For at dette Kort kan blive saa nøjagtigt som muligt, startede Ingeniør Oscar von Schønfeld den 10. Juli paa en 38.000 km. lang Tur gennem hele Tyskland paa en 40 HK Benzinvogn.

Automobilerne virker saaledes ogsaa forbedrende paa Landenes Kartografi.

Præsident Fallières Automobiler.

Den franske Republiks Præsident, Fallières, interesserer sig i Almindelighed ikke for sportslige Foranstaltninger og Bestræbelser, men han indser Automobilismens store Betydning for Samfærdslen og har derfor for nylig anskaffet sig en ny 24 H „Panhard-Levassor", saa at han nu ejer to Automobiler, som han benytter med stor Forkærlighed.

Det internationale Motorcykleløb den 8. Juli 1906.

Adskillige Motorvenner herhjemme vil erindre det internationale Motorcykleløb, som fandt Sted i Frankrig (ved Byen *Dourdan*) i Efteraaret 1904 og som vakte Opsigt ogsaa hos os, fordi „Dansk Motorcykle Klub" var repræsenteret i dette Løb af en „Humber"-Motorcykle, kørt af *Niels Petersen*.

Man vil da ogsaa mindes, hvorledes dette Løb nærmest blev en Fiasco paa Grund af de talrige Punkteringer, som man paastaar var foranledigede derved, at ondsindede Personer havde strøet Søm ud over Vejen, hvor Løbet skulde foregaa.

Hvad enten nu dette var sandt eller ej, saa er saameget sikkert, at „Dansk Motor Cykle Klub" hverken høstede ret megen Ære eller Fornøjelse af sin Deltagelse i denne internationale Foranstaltning. Efter at have kørt første Omgang hurtigere end nogen anden Konkurrent, maatte *Niels Petersen* gaa ud paa Grund af en brækket Ventilstang, medens Englændere, Østerrigere og Tyskere punkterede og Franskmanden *Demester* paa en *Griffon*-Motorcykle erobrede Vandrepokalen.

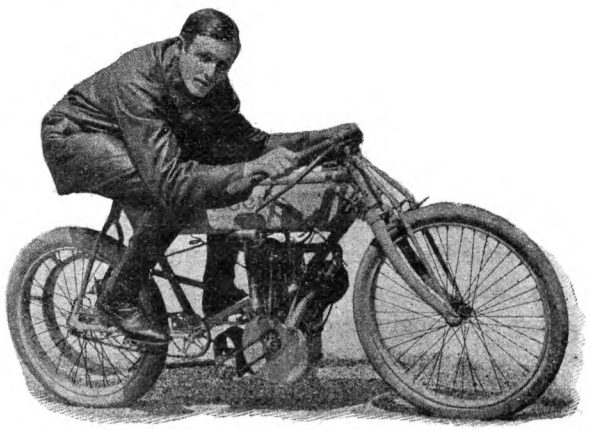
Tilmed viste Omkostningerne ved Arrangementet af Løbet sig saa store, at det hele af hver Klub stillede Deposition paa 1000 frcs. blev aldeles opbrugt.

Det var en altfor kostbar Historie for den lille danske Motorcykleklub, og paa den efterfølgende Motorcyklistkongres i December 1904 i Paris trak den sig ogsaa ud af det og meldte sig ikke ind i den internationale Føderation af Motorcykleklubber.

Trods Løbets tvivlsomme Sukces besluttede Føderationen dog at opretholde det, og i 1905 stod Kampen da for anden Gang i Frankrig med det Resultat, at Østerrigeren *Wondrich* paa en *Laurin-Klément*-Motorcykle bragte Pokalen hjem til Østerrig.

Nu bestemmer Reglementet, at den Klub, som er i Besiddelse af Vandrepokalen, skal lade Løbet afholde i sit eget Land, og heraf kom det, at det internationale Motorcykleløb iaar fandt Sted i Østerrig paa en Ringlinie ved *Patzau* i Sydbøhmen.

Allerede den ringe Tilslutning til Løbet, kun 10 Anmeldelser (3 franske, 3 engelske, 3 østerrigske og 1 tysk), viste, at Interessen for den internationale Vandrepokal var i stærk Aftagen, og denne forhøjedes ikke ved Kampens yderlig slette Forløb.



Sejrherren i det internationale Motorcykleløb *Nikodem* paa en „PUCH"-Motorcykle.

Vejen var udmærket, Vejret var fortræffeligt, Organisationen kunde ikke ønskes bedre — og dog naaede kun 4 af de 10 startende Maalet. 6 af Konkurrenterne, deriblandt alle tre franske maatte opgive allerede i første Omgang.

Tilbage blev da kun de to østerrigske *„Puch"*, den engelske *„Matchless"* og den tyske *„Progress"*, og de sejrede i den anførte Orden, idet den bedste, *Nikodem* paa *„Puch"* brugte 3 Timer 13 Min. $45^2/_5$ Sek. om de fire Omgange à 62,5 km. eller ialt 250 km. —

Nu kan man spørge om Aarsagen til, at et Løb for Motorcykler over den forholdsvis korte Distance af 250 km. og paa gode Veje og i gunstigt Vejr, kan give et saa tarveligt Resultat og dobbelt tarveligt, fordi den forlangte Præstation ikke er større end den kan ventes udført af de allerfleste gode Turistmaskiner?

Ja! saa bliver Svaret sikkert, at det er et fuldstændig Fejlgreb at udskrive egentlige Hastighedsløb for Motorcykler.

Motorcyklen er først og fremmest et Køretøj i det praktiske Livs Tjeneste. Motorcyklekørslen er ikke saa bekvem eller behagelig, at man paa nogen Maade kan betragte den som Luksus, og ved forceret og overdreven Hastighed er den saa farlig, at der aldrig kan udvikle sig nogen rigtig Væddeløbssport med den — i al Fald ikke paa Landevej.

Der er heller ikke noget at „lære" angaaende Konstruktionen ved disse Hastighedsvæddeløb, thi den Motorcykle af højst 50 kg. Vægt, som skal fare af Sted en kort Strækning i et Tempo af 70—80 km. i Timen, er saa aldeles forskellig fra den egentlige Turisttype, som skal køre Dag ud og

Dag ind med jævn Fart paa 30—40 km. i Timen.

Noget lignende gælder jo ogsaa for Hastighedsløbene mellem de store Motorvogne — omend i mindre Grad, fordi her er større Spillerum for Plads og Vægt, og fordi den store Turistvogn ikke er mere forskellig fra den egentlige Væddeløbsvogn, end at den sidste ved Anbringelsen af et passende Karrosseri kan omdannes til det første.

Og dog har man i Aar set det store *Gordon-Bennett*-Løb opgivet, og det franske *Grand-Prix*-Løb kun opnaa en betinget Sukces, medens den store *Herkomer-Turist-Konkurrence* vandt overordentlig Tilslutning og blev hilset med stormende Begejstring.

Denne sidste Begivenhed peger hen ad den Vej, man bør gaa. Det er Udholdenhedsløb, Turistkonkurrencer, Regelmæssighedsprøver for Motorcykler, der tiltrænges. Ved slige Foranstaltninger gøres der Propaganda for Motorcyklekørslen, bliver der Lejlighed til at studere de forskellige Konstruktioner og bedømme deres Godhed, og opnaar man, at de enkelte Motorcyklister til Gavns lærer deres Maskiner at kende og faar Tillid til dem.

Der er da al Grund til at tro, at den franske internationale Vandrepokal for Motorcykler ved Løbet i Bøhmen den 8. Juli har lagt sig i en tidlig og velfortjent Grav. Den har paa ingen Maade tilfredsstillet de Forventninger, man knyttede til den ved dens Fremkomst.

Det er at haabe, at dens vilde og farlige Hastighedskørsel, som hverken formaar at fængsle Fabrikernes eller de praktiske Motorcyklisters Interesse, maa blive afløst i Aaret 1907 af en *international Turistfart for Motorcyklister*, til gensidig Belæring og Fornøjelse for Deltagerne og til Propaganda for den praktiske og i det daglige Liv allerede nu uundværlige Turistmaskine.

Vi henleder Opmærksomheden paa vort næste Dobbelt-Specialnummer for 11. August: „Motoren i Lægens og Dyrlægens Tjeneste". Annoncer til dette Nummer maa være indleverede til Ekspeditionen senest Mandag d. 6. August. *Red.*

Selvstyrende Undervandsbaad.

Der er i disse Dage ved Byen Antibes paa den franske Middelhavskyst anstillet Forsøg med en ny Undervands-Torpedobaad, hvis Opfindelse synes at kunne faa indgribende Betydning for den moderne Søkrig.

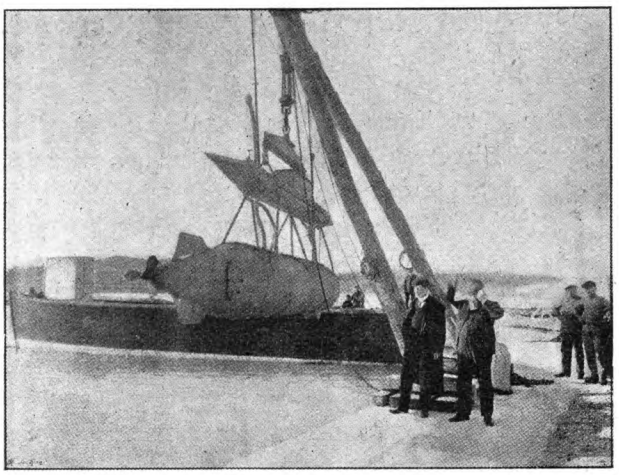
Det drejer sig om et lille Fartøj, som fuldstændig er nedsænket i Vandet, saa at den kun viser de Modtagerarme for de Hertz-ske Bølger, som skal give den Livet. Det ejendommelige ved dette Fartøj er nemlig, at det fuldstændig mangler Besætning og derimod indenfor en Afstand af 3 km. dirigeres enten fra Landjorden eller fra et Panserskib ved Hjælp af de Hertz-ske Bølger, som allerede har givet saa vidunderlige Resultater ved den traadløse Telegrafi.

Som Billedet angiver, bestaar den undersøiske Torpedobaad af to cigarformede Staallegemer, hvoraf det øverste simpelthen er en Svømmer, som bærer Modtagelsesapparatat, og som lige dukker op i Vandskorpen. Foran og bagtil er oprejst to hældende Master, midt paa Masterne er anbragt to Lanterner og i Toppen af dem det bekendte Modtagerapparat.

Svømmeren er ved en stærk Gitterkonstruktion forbunden med den nederste Cylinder, som er hul og ligeledes løber spids ud til begge Ender. Pladsen indeni Cylinderen er udnyttet paa følgende Maade: i den forreste Kegle er der et Torpedo-Udskydningsrør og en automatisk Vandlænsningspumpe. Midt i Cylinderen er anbragt den elektriske Motor tilligemed et Akkumulatorbatteri, som er tilstrækkeligt til fire Timers Sejlads. I den bageste Kegle ligger Akslen med dens Tilbehør af Stoppebøsser, Lejer og Skrue samt endelig Styreapparatet og selve Roret, som bestaar af to lodrette Vinger hæftede paa samme Aksel.

Manøvringen af dette Apparat er overordentlig simpel. Hvad enten Torpedobaaden hører til et Panserskib eller til en Havn, sættes den i Vandet og dirigeres fra Afsenderstationen, som er anbragt enten om Bord i Panserskibet eller i Land. Overførelsen af Kommandoerne sker ved særlig konstruerede Fordelere, som er modtagelige for de Hertz-ske Bølger.

Nu er Baaden sat i Vandet. Man afsender Kommandoen *„fremad"*, og Elektromotoren gaar i Gang, ved Fordeleren tænder man Lanternerne og ved en passende Ordre lægger man *„Roret*



Den undersøiske Torpedobaad.

styrbord" eller „*Roret bagbord*" og dirigerer saaledes Maskinen hen paa Siden af det fjendtlige Panserskib. Fra Tid til anden tænder eller slukker man Lanternerne for at hindre Fjenden i at følge Torpedobaadens Gang, og naar saa det hemmelighedsfulde Fartøj, tilsyneladende Legeme uden Sjæl, men dog styret paa Afstand som en hypnotiseret, der adlyder en fraværendes Vilje, er kommet lige ud for Fjenden, sætter man Fordeleren paa „*Fyr*", og Torpedoen farer ud af sig selv. Ny Kommando: „*tilbage*", og Undervandsbaaden vender tilbage til sit Udgangspunkt for at blive ladet paany.

Hele Baaden har en Længde af 11 m. og, som man ser paa Billedet, har de to Cylindere forskellig Diameter. Den øverste er 45 cm., den nederste 1 m. i Diameter.

Den lille Undervandsbaad har et samlet Deplacement af 6,7 ts., og Aksen i den nederste Cylinder ligger 1,5 m. under Vandlinien.

Forsøgene i Antibes beviste, at den fra 3 km. Afstand kunde naa Eskadren, som var forankret i rum Sø, uden at bringes ud af sin Bane ved de traadløse Telegrammer, som udvekstedes mellem Panserskibene. Der er nemlig taget særlige Forholdsregler for at beskytte Apparatet imod de fremmede Hertz-ske Bølger og navnlig paa Landjorden kan man let oprette Afsendelsesstationer, som er betydelig kraftigere end dem, som er om Bord paa Skibene; man kan saaledes telegrafere midt ud paa Atlanterhavet til Skibene, men de kan ikke give Svar igen. („L'Autonautique").

Overretssagfører Meyrings Uheld.

Dagbladene har bragt — som sædvanlig — mindre korrekte Meddelelser om „en Cyklist, der blev lemlæstet af et Automobil paa Strandvejen ved Skodsborg sidste Søndag".

For at klarlægge denne Begivenhed, har vi søgt Hr. Overretssagfører *Meyring*, der velvilligst udtalte sig omtrent som følger:

„Sammen med to Herrer og min Chauffør var jeg i Søndags Formiddags en Tur ud ad Lyngbyvejen i mit Automobil (en 16 HK „Reo"-Vogn).

Opad Bakken udfor Teglværket „Dyssegaard" ved Gentofte fremkom følgende Situation:

Noget tilhøjre paa Vejen kørte en Droske udad i Skridtgang; jeg kom bagfra med jævn Fart — ca. 3 Mil — og vilde tilvenstre udenom Drosken, hvorfor jeg gav Signal med Hornet.

Et Stykke forude kommer en Klynge Cyklister indad Byen, men paa Grund af det fedtede Føre, i *forkert* Side af Vejen, altsaa paa min højre Side. Da Cyklisterne hører mit Signal, trækker de allesammen over paa den rigtige Side af Vejen, og jeg ser derfor ingen Grund til at mindske min Fart, der jo ikke var særlig stor opad Bakken.

Da sker det, at den sidste af Cyklisterne, i det Øjeblik, han ved at krydse tværs over Vejen, er lige ud for min Vogn, i et pludseligt Anfald af Perpleksitet faar drejet sit Forhjul lodret paa Baghjulet og som Følge deraf styrter *i* sin Maskine.

Hvad der nu passerede, foregik saa hurtigt, at jeg knap kan fortælle Dem det. Der var næppe 6 Alen fra Forhjulene paa min Vogn til den faldne Cyklist. Min eneste Tanke var, at faa drejet Hjulene til Side, saa at de ikke ramte ham i Hovedet, og dernæst at bremse af al Magt. Helt stoppe Vognen kunde jeg ikke, det ene Hjul gik over Cyklistens Ben, som laa op over Rammen paa Cyklen, og som derfor ikke kunde modstaa Trykket, men knækkede over under Knæet.

Straks da Ulykken var sket, steg mine Gæster og jeg af Vognen, fik den Tilskadekomne, der ikke havde mistet Bevidstheden og som end ikke beklagede sig, læmped ind paa Bagsædet, og i fly-

vende Fart kørte min Chauffør ham til Kommunehospitalet, saa at han knapt et Kvarter efter Uheldet var under Lægernes Behandling."

Vi spørger Hr. Meyring, hvorledes de tilstedeværende Tilskuere optog det passerede?

„Der var en Mængde Mennesker tilstede," svarer Hr. Meyring, „men alle som en var de enige om, at jeg havde gjort alt, hvad der stod i min Magt for at undgaa Ulykken. Kusken paa Drosken, som jeg til det givne Tidspunkt ikke helt endnu havde passeret, erklærede, at det vilde have været ham en Umulighed at standse sit Køretøj paa saa kort Afstand, og at hans Hest og Vogn sikkert vilde have tilføjet Cyklisten betydelig større Skade."

„Hvad siger Nordre Birks Politi? Det plejer jo ikke at ligge paa den lade Side i saadanne Sager!"

„Der er ikke sket og der vil næppe ske nogen Anmeldelse til Politiet. Den tilskadekomne Cyklist's Fader har i Formiddag været oppe paa mit Kontor, hvor han udtalte sin Glæde over, at det ikke var gaaet værre, da han jo af mange Beretninger havde hørt, hvor livsfarligt det saa ud.

Jeg gav ham saa en Anmeldelse til det Assuranceselskab, hvori jeg er forsikret mod Skade paa Tredjemand, og skulde Assuranceselskabet finde det rimeligt at yde Manden en Erstatning, vil det i høj Grad glæde mig. Thi om end den unge Mand selv var Skyld i Ulykken, er det dog kedeligt for ham nu at holde Sengen i 6 Uger for et brækket Ben."

Gennemførelsen af „Dansk Automobilklubs" store Tur den 29. og 30. Juli er nu sikret efter at det fastsatte Minimum af 5 Vogne er anmeldt.

Det gælder dog om at gøre denne Tur saa flot som muligt og dertil kræves, at alle Medlemmer, som har Vogn og som paa nogen Maade kan afse den fornødne Tid, deltager i Farten.

Thi bedes man *omgaaende* sende sin Anmeldelse til Sekretæren.

Grev Zeppelin bygger et nyt Luftskib.

Det skal nu være lykkedes Grev *Zeppelin* at skaffe den fornødne Kapital til Bygning af et nyt Luftskib. Det vil faa de samme kæmpemæssige Dimensioner som det sidste, men vil selvfølgelig blive udstyret med alle tekniske Nyheder og tillige faa en meget stærkere Motor.

Flyvekunsten og Fuglens Flugt.

Om dette Emne har en fransk Ingeniør *Chr. Dupuy* skrevet en Artikel, som vi mener, vil interessere vore Læsere:

„Under de uhyre Anstrengelser, man i de sidste Aar har gjort sig for at erobre Luften, synes det, som om man, fraset nogle ganske enkelte bemærkelsesværdige Undersøgelser, ikke tilstrækkeligt har beskæftiget sig med Fuglenes Flugt, og dog burde man betragte Fuglen som Grundlaget for Flyvekunsten, idet den uden anden Hjælp end sine Vinger formaar at svæve i Luften og at styre gennem Rummet med overordentlig Hastighed.

Vi vil prøve paa at bevise, at Vingens Slag i Luften ikke er tilstrækkelig til at forklare Flyvningen og vi vil opspore den naturlige Kraft, ved hvis Hjælp Fuglen foretager sine Bevægelser. Naar man betragter en flyvende Due, maa man forundres over det ringe Antal Vingeslag, den udfører i Sekundet 4, 5 eller højst 6, og hvis man beregner den opadstigende Kraft, som udvikles af disse Vingeslag, idet man benytter de sædvanlige Formler, finder man, at den ved 4 Slag i Sekundet og en Slagvinkel paa 120^0 ikke overstiger 130 Gr. Ved 6 Slag vilde Kraften være 300 Gr.

Vingerne paa Duen, som blev benyttet under disse Forsøg, havde et Areal af 746 Kvadratcm.; deres Længde var 32 cm., Fuglen vejede 385 Gr. Den opstigende Kraft, som udvikles ved Vingeslaget, og som forøvrigt kun naar sit Maksimum paa 300 Gr. i det Øjeblik, Vingen er vandret, er altsaa ikke tilstrækkeligt til at løfte Fuglen.

Under andre Forhold har man undersøgt Flyvningen af en Labrador—And, som vejede 675 Gr., Vingerne var 34 cm. lange og havde et samlet Areal af 786 Kvadratcm. Naar man forudsætter 8 Vingeslag i Sekundet og en Slagvinkel paa 60^0, saa finder man, at den lodrette Kraft ikke overstiger 260 Gr. Vingens Slag i Luften forklarer altsaa ikke Flyvningen.

Naar man undersøger Fuglens Form og Bygning, kommer man til den Overbevisning, at den Kraft, som faar Fuglen til at flyve, skyldes det atmosfæriske Tryk, som hviler paa alle Legemer paa Jordens Overflade med henved 10.000 kg. pr. Kv.cm. Areal, det samme Tryk, som Mennesket udnytter i Pumper og i Lavtryks-Dampmaskiner.

Fuglens Vinge bestaar af en Ramme, som er

leddet Forbindelse med Legemet. Til Rammen er fæstet Fjedrene, som bestaar af en Midterribbe og af „Fanen", hvis enkelte Elementer er stive fortil og meget bløde bagtil. Naar Vingen sænkes, støtter Fjedrens bløde Straaler sig paa den foregaaende Fjeders stive Straaler, og Vingefladen bliver uigennemtrængelig for Luften, som ved Slaget presses sammen under den. Naar Vingerne atter hæves, løfter de bløde Straaler sig, Luften kan passere mellem Fjedrene og dens Bevægelse stræber at drive Fuglen fremad.

Vingen er altsaa et rigtigt Stempel med Ventiler, som lukker sig, naar Vingen gaar nedad og aabner sig, naar Vingen gaar opad.

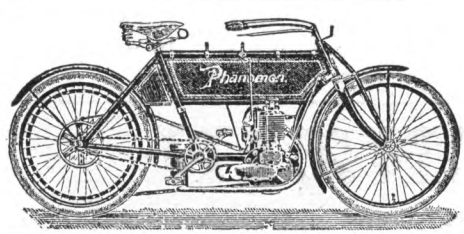
Vingerne gaar i et med Kroppen ved de Fjedre som bedækker Legemet, og naar man betragter en Fugl med løftede Vinger, ser man, at den ligner en omvendt Rende, hvor Bunden dannes af Kroppen og Siderne af Vingerne. I dette Rum er fra tre Sider indesluttet en Luftmængde, som forinden Bevægelsen staar under det atmosfæriske Tryk, ligesom Luften udenom Fuglen. Naar Vingerne gaar nedad, vil Rumfanget mellem Vingerne forøges og Luftens Spænding aftage; det er tilstrækkeligt, at Formindskelsen er $^1/_{1000}$ af det atmosfæriske Tryk, for at Forskellen mellem Trykkene under og over Fuglen skal blive 1 gr. pr. Kvadratcm. Nu er Overfladen af Duen, uden deri at medregne Legemet og Halen, som dog hører til, 746 Kvadratcm. og følgelig vil den lodrette Kraft være større end 746 gr., hvilket næsten er dobbelt saa meget som Duens Vægt, der var 385 gr.

Det endelige Resultat, Flyvningen, er saaledes fuldstændig naaet.

Med Anden, hvis Vinger havde 786 Kvadratcm. Areal, vil Kraften naa 786 gr..

Disse Betragtninger synes at vise Betydningen af Eksperimenter for det første for at undersøge Hypotesens Rigtighed og dernæst for at bestemme de bedste Betingelser med Hensyn til Legemets og Vingernes Dimensioner, Størrelsen af Slaglængden og den Form, Vingerne bør have.

Det vil da næppe være vanskeligt at konstruere en Flyvemaskine i Overensstemmelse med Fuglen, og med de Motorer og lette Metaller, man nu raader over, er der al Grund til at tro, at en saadan Maskine straks vil løfte sig ved egen Hjælp, kun vil det være nødvendigt forud ad eksperimental Vej at fastslaa de bedste Betingelser for Planens Realisation. (Efter „l'Autonautique").



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

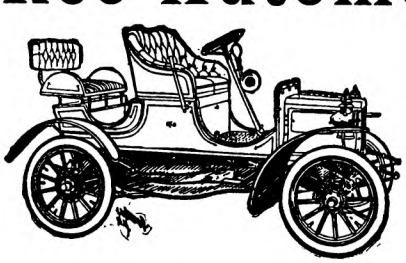
LAGER AF DÆK OG SLANGER

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:

Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Hurtig Damp-Vaskemaskinen

„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas

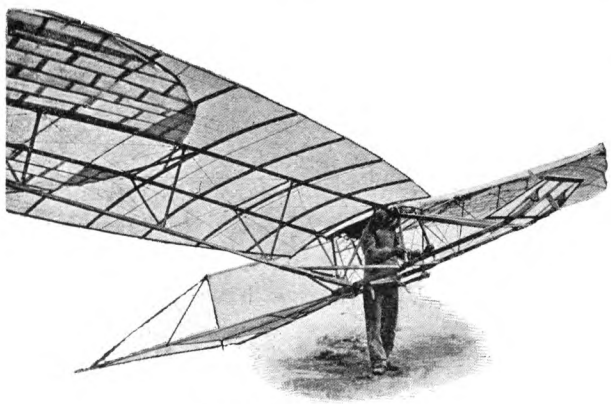
Østerbrogade 6

og

Nørrevold 12.

Florencie's nye Flyvemaskine.

Fuldstændig i Tilslutning til de ovenfor fremsatte teoretiske Betragtninger, har et Medlem af den franske Aéroklub, *Florencie,* konstrueret og



Florencie's Flyvemaskine.

bygget en Flyvemaskine, som er anmeldt til Aéroklubbens Grand-Prix Luftsejlads, hvor Præmien er 50,000 Frcs.

Som Billedet viser, er Maskinen af Fugletypen. Den udmærker sig ved to Vinger, som bestaar af stive Stel. En Del af Vingefladen er lukket og beklædt med Stof. Resten bestaar af langagtige Klapper, som langs Randen er i leddet Forbindelse med Metalgitteret, saaledes at Klapperne lukker sig, naar Vingen gaar nedad, og aabner sig, naar Vingen gaar opad. Vingerne selv er fæstede til et fast Skjold, som bærer Flyveren.

Denne bestemmer Vingeslagene, idet han med Fødderne, som hviler i Stigbøjler, sætter Ledetove i Bevægelse, som er befæstede og ender oven i i Vingernes Stel. Naar han strækker Fødderne ud, sænkes Vingerne, deres Bevægelse opad bevirkes af en modsatrettet Fjederkraft, medens samtidig Knæene bøjes indad.

Fortil er anbragt en Balance og bagtil et Ror, som er forsynet med Skillevægge.

Apparatets Længde er 14 m., dets Areal 26 Kvadratm. dets Vægt 42 kg.

Brand-Bilen

blev besunget ved en Fest i Gentofte forleden. Vi aftrykker et Vers:

I gamle Dage hændte det, naar der var Ildebrand,
at der kom Sprøjter nok, men Slangerne dem glemte man;
men nu kan det ej ske: for nu skal vore Svende til
at tøffe rundt til Ildebrand med Slangen paa en Bil.
Steen skal sidde foran med en fin Kasket,
og han skal dirigere hele Sprøjten.
Bare de nu ikke bli'r noteret for det
af ham, der hader Biler, ham, hvis Navn ej nævnes maa
i en Revy, jeg mener Køge Huskors — tys — naa, naa,
var der no'n, der sa' noget, hvad behager?

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5″. Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

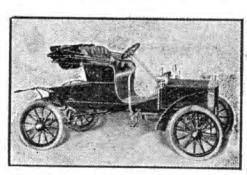
Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

Automobilet og Fremtidens Krig.

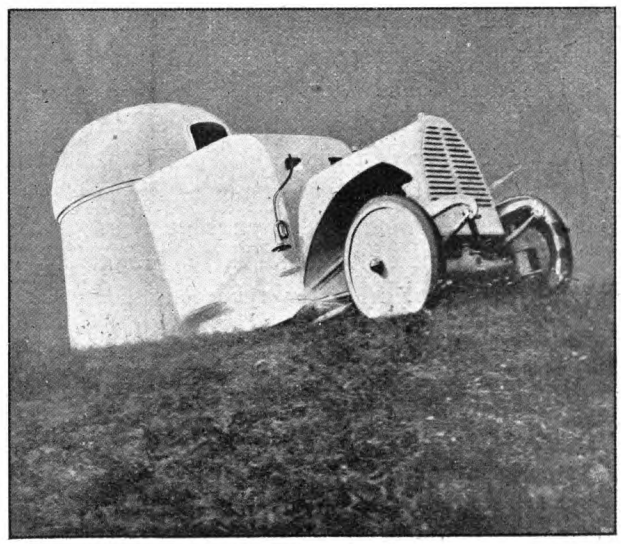
Under denne Titel har den bekendte franske Automobilfabrikant, *Marquis de Dion,* i „La Suisse Sportive" fremsat følgende Betragtninger:

„I Løbet af de sidste 10 Aar har der allerede to eller tre Gange fundet Mobilisering Sted.

Vore store Fabrikers Automobiler og tillige Privatejeres, som man har rekvireret, som man tidligere rekvirerede Heste, har paa faa Timer samlet sig langs Grænsen i en uhyre Masse, mægtig ved sit Antal og sine hurtige Bevægelser. Jeg erindrer, at et illustreret Blad i Fjor fremstillede sine Ideer om en fremtidig Mobilisering. Det forestillede mig i den store Gaard i min Fabrik, omgivet af Officerer, parate til at fare afsted i de flere hundrede Vogne, jeg havde stillet til Disposition for den franske Hær. Mine Fabriksledere og mine bedste Mekanikere var „trufne" paa Fotografiet, som fremstillede dem paa denne Scene, iførte Uniform og Kepi.

I Dag er dette Virkelighed. En almindelig Mobilisering omfatter ogsaa Automobilerne.

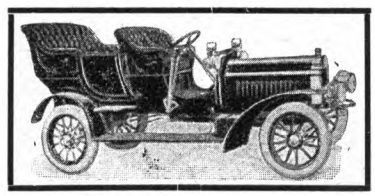
Artilleriet ejer allerede en hel Del af de berømte pansrede Mitrailleuser, som løber 50 km. i Timen



Moderne Krigsautomobil.

Nogle lidt brugte, men i god Stand værende prima franske Automobiler med De Dion Bouton Motorer fra 5 til 20 HK. sælges for ca. halv Pris.

Lager af Automobildragter og Automobiltilbehør



En ny Sending

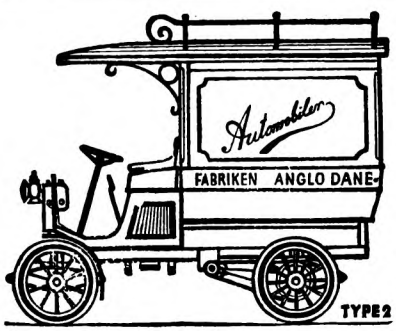
Motosacoche

er hjemkommen.

CHR. GOTTSCHALCK

Frederiksholms Kanal 4

— Telefoner: 3926 & 3935 —



Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

FABRIKEN ANGLO DANE

Roskildevej 39. — København F.

Dansk Automobilselskab.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

paa Landevej og 30 km. i Timen paa de opdyrkede Marker. Chaufføren styrer uden at blive set, Artilleristerne er skjulte i dens Pansertaarn. Og det hele: Mandskab, Mistrailleusen og de arbejdende Dele af Maskinen, det hele er beskyttet mod Kugler og Shrapnels, som preller af mod det stærke, absolut usaarlige Panser.

Disse automobile Mitrailleuser flytter sig med rasende Hastighed fra det ene Sted til det andet af Valpladsen, iler den truede Fløj til Hjælp, støtter den, naar den begynder at miste Fodfæste og sikrer dens Fremgang til den endelige Sejr.

For Infanteriet er Automobilet for Fremtiden en uundværlig Støtte. Blot for tyve Aar siden blev Kolonnerne altid generede og sinkede af de uundgaaelige Transporter af Levnedsmidler og Ammunition.

Nu følges Infanteriet, uden at generes, af militære Lastvogne, med stærke og paalidelige Motorer, de løber forud, naar det er nødvendigt og strækker sig over et langt større Operationsfelt. „Trosset", i dets gammeldags Betydning, eksisterer ikke mere.

Naar Soldaten kommer til Raststedet, finder han Maden varm. Han behøver ikke som tidligere at berede den selv i sin Kogekedel, som han bar paa Ryggen. Hvert Kompagni og hvert Artilleribatteri har sit eget rullende automobile Køkken, som undervejs i Ro og Mag tilbereder den nødvendige Føde, som skal faa Soldaten til at glemme sin Træthed. Le kun ikke! Det er bevist, at den heldige eller uheldige Løsning af dette Spørgsmaal kan have stor Indflydelse paa Krigsbegivenhedernes Gang. Umiddelbart efter den russisk-japanske Krig erindrede en militær Forfatter ved Omtalen af de kørende, endnu ikke automobile Køkkener, om, at de franske Soldater ved Rezonville den 16. August 1870 lige var begyndt at lave deres Mad, da de blev kaldt til Vaaben.

De sloges med tom Mave, men trods deres Tapperhed var de demoraliserede og ude af Stand til nye Anstrengelser. Marchal Bugeau's Ord er berømt: „Maden skaber Soldaten!"

Men takket være den automobile Intendantur og det kørende automobile Køkken, er Soldaten for Fremtiden altid sikker paa at faa sin varme Mad.

Endelig har Officererne, hvis Opgave det er at lede og ordne alle Troppernes Bevægelser, ved Motorens Hjælp opnaaet en Bevægelighed, som gør, at de kan være tilstede overalt, selv personlig inspicere de svage Punkter og paa et Øjeblik fare derhen, hvor deres Nærværelse er nødvendig.

Til deres Disposition staar de bedste Vogne, rekvirerede den første Mobiliseringsdag, de føres af de mest berømte Turist- og Udholdenheds-Chauffører, dem, som fordum triumferede i de afdøde Gordon-Bennet-Løb.

Saaledes omændres hele Hærens Organisation; den moderne Taktik har nye Midler til sin Disposition, mægtige Midler, som den forstaar at udnytte, takket være de store Manøvrer hvert Aar fra 1910 til 1915.

Dette er min Drøm! Det er den Rolle, som Automobilet vil komme til at spille om en Snes Aar. Det kan jo være, at denne Drøm gaar vel vidt, men jeg er overbevist om, at Fremtiden vil retfærdiggøre de allerfleste af disse i Øjeblikket tilsyneladende saa dristige Spaadomme."

F. SCHMITTO
Cand. polyt.
Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.
Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.
WESTEND 11 — KØBENHAVN V.
Telefon Vester 312 x.

WOLVERINE
Baade-Motorer
fra 3 HK. til 200 HK.
Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med
Petroleum
som med Gasoline.
Elektrisk Tænding
Øjeblikkelig Igangsættelse.
Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige og paalidelige.** Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.
WOLVERINE MOTOR WORKS
VED H. JACOBSEN
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.
Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".